contre la bagnole

INTRODUCTION

Peut-on parler de quelque chose de si *évident*, de si omniprésent sur les routes, certes, mais aussi dans les consciences des gens que l'automobile ? Peut-on critiquer ce que tout le monde (ou presque) accepte (ou semble accepter) ?

La bagnole[1] est tellement devenue le réel que sa critique sera perçue comme une tentative *« extrémiste», « non-réaliste»*, relevant même d'une maladie mentale, 1'*«autophobie »*, pour nier l'ordre absolu et nécessaire des choses et des gens.

« Comment être contre la bagnole ?» de nombreuses personnes s'étonnent avec dans la voix un accent de détresse (pour nous ou pour eux ?) et un accent de révolte. Nous dirions : *mous sommes contre le ciel bleu»* que la réaction ne serait pas plus forte.

Peut être moins. La bagnole n'est qu'un objet pourtant. Rien qu'une certaine masse de métal et de plastique. Elle n'a pas d'âme, pas d'émotions, pas d'amour. Il y a plus en France de bagnoles que d'animaux domestiques. Abandonnerait-on sa voiture ? Non. Un chat, un chien ? Oui. Beaucoup de gens ont un attachement à leurs voitures très fort qu'ils n'ont pour aucun autre objet de leur environnement.

C'est d'abord pour ces raisons que nous croyons qu'y est nécessaire de critiquer la bagnole.

1 : Le mot *«bagnole»* que l'on utilisera ici plus souvent est un mot d' *« argot»* mais a aussi un sens chargé d'affection que les mots automobile, voiture, tire, caisse... n'ont pas.

A notre chat PETITE PESTE
qui nous a apporté sa tendresse, sa chaleur, son bonheur de vivre, et qui fut assassiné par un automobiliste le lundi 12 octobre 1987

LA MORT IMPOSEE

Depuis 1970 dans l'ensemble des douze pays qui forment aujourd'hui la C.E.E.[2] les accidents de la route ont tué plus d'un million de personnes[3]. En France, une personne sur 70 meurt d'un accident de la route[4].

Lorsque des gens jouent avec leur propre vie, par ennui ou par frustration ou simplement parce qu'ils sont pressés — ou pour tout autre raison que nous ignorons — nous pouvons éventuellement déplorer le gâchis et l'appauvrissement humain que représente leur mort mais cela reste leur droit de se tuer.

Avoir peur lorsqu'on est piéton ou cycliste ce n'est pas une maladie honteuse, c'est une réaction naturelle face à la mort qui peut à chaque instant nous être imposée.

En 1985 deux mille piétons et cyclistes sont morts sur les routes (sans parler de quelques centaines d'enfants). Ils ne se sont pas tués tout seuls, ce sont les automobilistes et les camionneurs qui les ont tués.

Nous ne voulons pas résoudre le problème de la violence sur les routes à coups d'interdictions. Le problème c'est les gens, les automobilistes et le mépris hargneux de la vie qu'ils manifestent.

Les règlements ne changeront pas les gens, ils pourraient seulement rendre plus supportable le fait insupportable que les gens puissent préférer leurs mécaniques à nos vies[5].

Et puis en fait le comportement agressif et meurtrier est lui-même en partie imposé. En cette époque où on vante tant les *«gagnants»* (nous ne sommes pas jaloux de ce qu'ils *gagnent»),* quel crédit aura celui qui circulera en vélo, ou même celui qui conduira de façon modérée, montrant par là que non seulement il n'est pas à toute vitesse certain de maîtriser son véhicule, mais aussi, pire, qu'il ose l'avouer[6]. Et celui qui respecte la vie des autres avoue par là qu'il n'est pas un jeune loup pour l'homme. Alors dans la soumission aux comportements imposés, ils font vrombir leurs moteurs et ils n'admettront pas que cela ne vient pas entièrement d'eux mêmes.

Les voitures modernes sont faites pour rouler vite. Celui qui ne roulerait qu'à 30 km/h en essayant de respecter les autres se ferait tout le temps insulter et klaxonner.

Il est dur de ne pas faire comme tout le monde. Du coup tout automobiliste, à moins de faire preuve d'une résolution ferme et rare et épuisante, devient un assassin en puissance dès lors qu'il monte dans sa voiture. C'est probablement un des aspects le plus inquiétant dans le phénomène bagnoles.

---

2 : Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, France, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg et Pays-Bas…

3 : Il y aurait en France 270 000 blessés par an (chiffres tirés de l'INSEE), dans le monde il y aurait 400 000 tués et 12 millions de blessés par an (Libération du 9 octobre 1987).

4 : Les blessés sont plus difficiles à chiffrer à cause de leur nature diverse. Mais les blessures sont souvent graves et font des handicapés à vie. Sans compter les maladies «annexes» mal chiffrables.

5 : Dans *«Automobiles et pollution»,* édité par la Documentation Française, 1977, rapport officiel d'un groupe de travail composé surtout d'industriels de l'automobile et de gens des ministères, on trouve :
«Les véhicules sont également responsables de l'émission d'hydrocarbures (...) dont le pouvoir cancérigène a été mis en évidence au cours d'expérimentations sur l'animal.»

Libération du 5 juillet 1987

POLLUTION. Plus de 100.000 personnes sont mortes en 1986 dans les zones urbaines du Mexique des suites de maladies des voies respiratoires provoquées par la pollution, a affirmé vendredi Jésus G ornez, expert médical mexicain, qui estime que les gaz d'échappement des véhicules sont en train de *«tuer littéralement la population ».*

D'après le Professeur Siegmann, 1982, les cancers dus aux émanations de la bagnole tuent autant que les accidents de la route.

6 : Avouer ses faiblesses c'est bien la pire des choses en cette époque de *«communication».*



Mexico / Pollution **Viva, mai 1987**

LA VIE IMPOSSIBLE

Respirer à Mexico, c'est fumer quarante cigarettes par jour estiment les spécialistes. Avec ses dix-huit millions d'habitants (un million de plus chaque année), cette ville est la plus polluée du monde.

Onze mille tonnes de poussières toxiques sont rejetées chaque jour de manière incontrôlée au-dessus de la cité.

Une étude confidentielle précise que le plomb, contenu à l'origine dans l'essence, se trouve maintenant omniprésent dans le lait maternel, les fruits, les légumes, le lait de vache, etc. Des séquelles définitives sont à prévoir pour les enfants estime ce rapport.

Il souligne également que les niveaux de pollution atteints actuellement « constituent une cause indirecte majeure de décès ».

Pour les spécialistes de la santé, le problème fondamental de Mexico n'est plus désormais de savoir si la vie sera plus ou moins agréable dans quelques années. Il s'agit de savoir si elle sera tout simplement encore possible.

LE REGNE DE LA FORCE

Conduire c'est coller physiquement à sa bagnole, c'est s'y identifier, c'est ressentir la peau de la bagnole comme la sienne propre. C'est une peau si sensible que la tâche constante de l'automobiliste est d'éviter qu'elle n'entre en contact avec aucune autre. Les automobilistes sont des fantômes qui glissent les uns à côté des autres en se menaçant toujours et sans jamais se toucher. Quand le contact se fait quand même c'est le drame, la blessure. Les autres automobilistes sont des. abstractions visibles et le but est qu'ils le restent. Il faut voir pour éviter de se toucher. Tout comme la bombe atomique serait là pour ne jamais avoir à s'en servir. La foule des automobiles ressemble à la foule des humains.

«Et alors ?» nous dira-t-on, *« s'ils aiment ça, c'est leur affaire».* Seulement en montant dans leurs carrosseries les automobilistes savent bien ce qu'ils font : ils se gonflent, ils augmentent leur puissance physique. Au détriment des autres et en premier lieu au détriment des non-automobilistes. Au détriment d'eux-mêmes aussi car s'il y a bien une *«liberté»* et une *«puissance»* au goût douteux, et qui se paie cher c'est bien celle qu'apporte la bagnole (voir *«Une certaine conception de la liberté»).* Mais déjà par la simple possession de leur voiture, ils s'attribuent un certain nombre de m^2 sur l'espace de tous. Il leur faut de l'espace de parking, devant ou sous leur domicile, sur leur lieu de travail, devant les magasins ; quand elle roule chaque bagnole prend d'autorité et agressivement un espace encore supérieur, devant elle et sur les côtés, d'où les non-automobilistes (piétons, cyclistes) sont exclus sous peine de risquer la mort. En fait qu'elles y soient ou non toute la chaussée et même les trottoirs appartiennent aux bagnoles.

Le sentiment de puissance que procure l'automobile n'est donc pas qu'une illusion. Comme celle que procure la possession d'une arme[7], cette puissance est purement destructrice, mais elle permet bien d'oublier ses frustrations quotidiennes.

Dans une société où les gens ne sont pas égaux — il y a des gens négligeables et des gens importants — il serait incongru que tous occupent physiquement le même volume. Les piétons sont les gens négligeables et ils essaient de se déplacer dans la ville, dans les interstices entre les gens importants gonflés par leur bagnole, et s'ils se font écraser, c'est qu'ils n'avaient qu'à ne pas être là.[8]

Si nous sommes contre la bagnole c'est aussi parce qu 'elle est une belle copie d'une société dégoûtante.

---

7 : Et pour faire bonne mesure beaucoup d'automobiliste sont armés.

8 : Phrase souvent entendue lors d' «accidents».

> Un terrible accident a eu lieu hier vers 17h30 sous une trémie de la rue Garibaldi, dans le troisième arrondissement. Un premier véhicule a percuté un homme d'environ 50 ans, qui marchait le long du mur - un endroit particulièrement dangereux - et un second véhicule a roulé sur le corps.. Le propriétaire du second véhicule ne s'est pas arrêtée mais la police l'aurait identifié. La victime, un homme dont on ignore encore l'identité puisqu'il se promenait sans papiers, est décédé sur le coup. Les policiers du troisième arrondissement, les pompiers de la première compagnie et les médecins du SAMU sont intervenus sur place.
>
> Lyon-Matin du 22 août 1987



UNE CERTAINE CONCEPTION DE LA LIBERTÉ

« La bagnole c'est la libertés » nous dit la pub. Il y a donc des libertés à 50 000 F, d'autres à 100 000 F, d'autres à 150 000 F ; plus l'essence. Les ménages qui possèdent une voiture dépensent plus de 3 000 F par mois pour elle.

Comme les villes sont transformés en un bloc de béton, de voies rapides, de parkings souterrains ou en étages, où l'air est vicié, sans espace vert et tout simplement sans espace il devient nécessaire d'aller ailleurs, de sortir de tout ça. Alors « *on-va-à-la-campagne* ».

Les automobilistes trimballent leur famille souvent apeurée et souvent à moitié malade ; ils vont parfois loin, mais en chemin ils ne peuvent que regarder passivement défiler les paysages derrières les vitres comme à la télé ; ce sont souvent des paysages d'autoroutes.

En voiture la liberté est telle qu'on ne s'arrête pas pour regarder une plante ou un animal. A 90 km/h sur chaussée sèche, le conducteur s'arrêterait 70 m après la fleur ou l'animal. D'ailleurs il y aura des chances qu'il l'ait écrasé. **Plus on va vite, plus on est dominé par la vitesse, moins on est libre.** Sur l'autoroute on n' a pas le droit de s'arrêter.

La campagne regorge de déchets laissés par ces libres amis de la nature, résidus de repas champêtres, bouteilles en plastique d'eau minérale qui-a-traversé-les-Alpes, pneus... S'ils font cela, c'est qu'ils ne voient pas vraiment la nature ; la voiture — et tout le système qui va avec, école, travail, famille, Stèle — les a habitués à des ersatz. Ils ne peuvent que dominer et détruire cette nature …



LES FRAIS DE PUB

Pour vous fixer les idées, quelques chiffres. Les constructeurs ont dépensé, en 1986 et en France, 2 milliards 508 millions de francs pour leur publicité. La palme revient à la presse écrite - ce qui n'est pas banal — avec 1 milliard 300 millions de francs pour des achats d'espace. Les autres médias sont nettement moins efficaces. Les voici, dans l'ordre ; la radio (567 millions), l'affichage (364 millions), la télévision (221 millions), le cinéma (28 millions). On est heureux d'apprendre que, pour les constructeurs, la liberté de la presse a un prix.

Les dossiers du Canard enchaîné
Le jeu de l'auto, n° 25

Les constructeurs et leurs publicitaires n'ont pas un grand souci des limitations de vitesses. Toutes les publicités vantent les vitesses élevées que le véhicule peut atteindre, certes sur «circuit», mais cette précision est toujours écrite en tout petits caractères.
BMW va plus loin dans la provocation en titrant ses pubs : «Rouler sans motif apparent » ou « Passage à l'acte», phrases directement inspirées de la littérature psycho-juridique (la photo accompagnant ces pubs montre un véhicule surgissant tous phares allumés).

Les jambes immobilisées. Le bassin renversé. Le sang qui stagne dans le bas-ventre. Les souffrances lombaires. La nuque cassée. La tête enfoncée dans les épaules. Le souffle court. Le rictus d'une tension interne. Ce n'est pas là une description d'un blessé de la route. Ou plutôt si, c'est le portrait de l'accidenté existentiel que devient l'homme qui se glisse chaque matin dans sa voiture. Bien avant qu'un platane ait arrêté son destin, le volant dans ses mains, les pédales sous ses pieds réduisent déjà sa vie au plus juste.

Yves BERNABEU
«Le procès du Paris-Dakar» Ed. Chiron -- Terre d'Afrique

L'ILLUSION DE LA VITESSE

La vitesse est un «argument» particulièrement hypocrite. Je dois aller vite car je suis pressé ! Alors efficace la bagnole car elle ferait «gagner» du temps ? Écoutons des gens peu suspects d'être des « terroristes » anti-bagnoles : **l'Agence Française pour la maîtrise de l'énergie :**

- Les déplacements en ville sont fréquents, multiples... mais toujours courts ! Pour la moitié d'entre eux, c'est la voiture que nous utilisons... Une fois sur deux pour des trajets inférieurs à 2 km : les statistiques le démontrent, ce sont des trajets de 1 000 mètres, 500 mètres, 1 300 mètres que nous faisons avec des départs à froid peu favorables au rendements énergétique des moteurs.

A froid, la consommation d'un modèle moyen est de 30 L /100 km pour le premier kilomètre et 15 L /100 km pour le deuxième ; c'est seulement lors des kilomètres suivants que la consommation devient normale ! Ainsi, 2 déplacements par jour de moins de 2 km représentent pour l'automobiliste une dépense non consciente de 1 500 F/an, somme qui pourrait par exemple augmenter le budget loisirs si pour ces petits trajets, la voiture était laissée au garage. A l'échelle nationale, l'ensemble des trajets inférieurs à 2 km représente un gaspillage de 1,5 milliard de litres de carburant, soit 7 milliards de francs...

On constate par exemple que dans les villes françaises, les arrêts représentent un quart du temps de déplacement en voiture (26 % en région parisienne ; 22 % en province}....

Brochures : *«Marcher en ville»* et *«Utilisation rationnelle* (sic) *de l'automobile»*



Le rapprochement de la télévision et de la voiture peut nous aider à comprendre le genre de satisfaction attendu dans les deux cas. En effet, auto et TV partagent un grand nombre de points communs. L'usager se trouve dans la même solitude avec les deux appareils. Enfermé dans la voiture ou capté par l'image artificielle, il éprouve un réel isolement physique. Il s'agit d'une solitude d'un genre particulier qui n'est pas celle de l'enfermement ni celle de l'absence de commerce avec autrui. Ce n'est pas non plus la solitude du solitaire. Devant l'image et dans l'habitacle mobile, il s'agit de la séparation d'avec l'ensemble de la réalité.

... L'écran est commun à la télé comme à la voiture. Les fenêtres de l'automobile sont autant d'écrans situés de face et de côté. La vitesse du déplacement est assez grande pour que le conducteur éprouve l'impression d'une réalité élancée sur lui. C'est plus qu'une analogie avec le cinéma de dire qu'on assiste en voiture à une projection du monde sur soi.

Yves BERNABEU *«Le procès du Paris-Dakar»* Ed. Chiron - Terre d'Afrique

… qu'ils ne savent pas toucher. Leur conception de la liberté les a rendus infirmes.

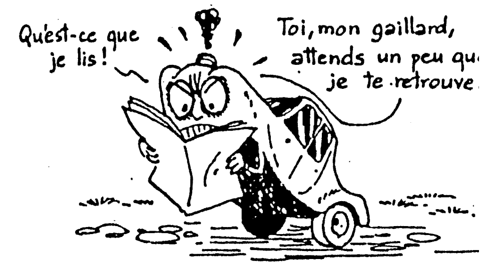
Nous vivons dans une société de plus en plus *«totalisante»*. Déjà elle a diminué d'une manière considérable le nombre de biotopes et de paysages, le nombre d'espèces animales et végétales. Mais aussi la richesse génétique des espèces cultivées. Les cultures humaines n'ont pas échappé à cela. Tout les peuples (ou presque) y compris dans les régions les plus pauvres regardent la télé et suivent les mêmes modes de pensée. Mais aussi bientôt le climat ou le ciel étoilé[10].

L'homme moderne réagit de plus en plus mal à la réalité souvent imprévisible des choses naturelles (catastrophes naturelles, météo...). Aller en montagne, à la mer, oui mais pour retrouver tout le long du chemin les mêmes éléments, que le lieu de villégiature reproduise fidèlement leur modèle de *«bien être» :* magasins à profusion, boîte de nuit, éclairage de partout la nuit, et naturellement routes et parkings à foison. La nature est bien là, rendue sécurisante par le carcan de béton et de *« mécanique»* qui l'entoure.

Si un des éléments de leur environnement manque, ils deviennent désarmés et angoissés. Coincés par la neige dans la montagne au-dessus de Grenoble durant l'hiver 1986-7 parce que méchante nature avait dépassé les normes saisonnières, ils n'ont pas voulu quitter leur voiture. Pas plus qu'un toxicomane sa seringue.

9 : Voir *« La nature polluée».*

10 : Réguler le climat sera peut-être (et par malheur) possible. Il y a plusieurs projets pour envoyer des satellites lumineux autour de la Terre. Déjà que l'on ne peut voir le ciel la nuit en ville, bientôt sera impossible partout.





UNE HISTOIRE D'ADULTES

Les femmes en obtenant le droit de vote, le droit de fumer et le carnet de chèques et naturellement le droit de conduire des bagnoles ont montré qu'elles pouvaient tenir aussi bien que les hommes le rôle de l'adulte qui se prend au sérieux.

La conduite des bagnoles reste un des attributs majeurs qui distingue les adultes des enfants.

L'adulte automobiliste existe socialement dans l'espace public par sa bagnole. Son existence sociale, sa soumission aux lois, est attestée par la présence devant et derrière lui des plaques d'immatriculation, identification enregistrée auprès des autorités, à la préfecture. Accepterait-on d'être toujours obligé de porter sur son ventre et dans son dos ses noms, prénoms et adresse pour être en toute circonstance immédiatement identifiable ? Les automobiliste, oui.

Les enfants n'ayant pas vraiment d'existence juridique autre que futur quelque chose, ne peuvent conduire de véhicule immatriculé. C'est, dit-on, qu'ils ne sont pas *assez mûrs* pour conduire comme il faut. Cela peut faire rire, quand on connaît la *«maturité»* des automobilistes adultes : combien d'entre eux par exemple respectent les limitations de vitesse, *qui ne sont pas des brimades,* mais des appréciations qui tentent d'êtres objectives d'une situation de danger ?

La différence avec les gamins c'est que les adultes se prennent vraiment au sérieux, et leurs caprices tuent pour de bon. Et les enfants, piétons, cyclistes ou passagers peuvent subir.

La bagnole fait partie de ces mythes de la *«liberté pour plus tard»* que l'on entretient chez les enfants, faute de leur reconnaître une liberté présente. Le passage du permis, et même les premières leçons, donnent le sentiment grisant de devenir adulte, c'est-à-dire libre et respecté.

Le système bagnole maintient la coupure entre les enfants — et tous ceux qui n'ont pas le permis comme beaucoup de femmes — et les adultes normaux. Elle maintient les non-automobilistes dans une infériorité et une marginalité constante. Beaucoup d'emplois leur sont fermés.

Nous refusons d'admettre à avoir à gagner notre liberté par des rites de passage, à nous départager entre gagnants et perdants, à oublier en devenant plus âgés notre solidarité avec l'exigence de liberté des gamins.





Les preuves du non-sérieux de l'enfant et du sérieux de l'adulte sont innombrables. En voici quelques-unes particulièrement évidentes.

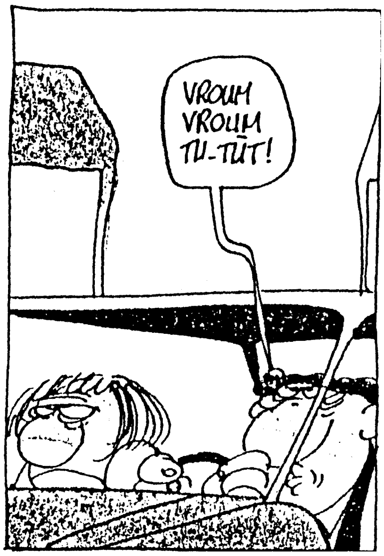
Quand un enfant veut s'amuser, il ramasse un bout de bois, il dit «Poum-Poum», et son copain tombe par terre les bras en croix, en disant «Damned», s'il a appris le français dans *Tintin,* ou «ARRG !» s'il a appris le français dans *Spirou.* Puis le copain se relève en disant : «On dirait que j'en suis un autre.» Puis il sort de sa poche un cadeau Bonux et le braque sur l'ennemi en disant : «On dirait que c'est mon rayon laser.» Puis il ajoute **: «BZZZZ».** Et l'enfant tombe en arrière en disant «Vive la République» s'il a appris le français en lisant *Démocratie française* ce qui serait très surprenant. Enfin, les deux enfants repartent vers Jupiter, après avoir bu une grenadine en grimpant sur le tabouret de la cuisine pour pouvoir attraper la bouteille.

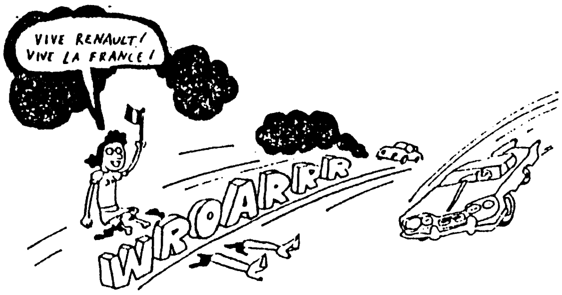
En revanche, quand un adulte veut s'amuser, il ne ramasse pas un bout de bois. Pas con, l'adulte. Il prend un fusil qui fait «Poum-Poum» pour de vrai. Et qui fait pour de vrai des trous dans le ventre de l'autre adulte qui tombe en arrière en criant : «Vive la France» (l'Allemagne, le roi ou la République. Rayez les mentions inutiles, et à mon avis elles le sont toutes).

Après quoi, son sang coule pour de vrai tout autour de lui, et il meurt doucement dans la boue. Puis les autres adultes ramassent les atomes et ils s'amusent de plus en plus sérieusement. A la fin, il y a deux camps, et le chefs du premier camp dit à l'autre : «La concentration de missiles anti-missiles sur votre territoire nous contraint à renforcer notre sécurité en construisant de nouveaux missiles anti-missiles anti-missiles, bisque bisque rage.» Et le chef du deuxième camp répond : «Si la concentration de missiles anti-missiles sur notre territoire vous contraint à renforcer votre sécurité en construisant de nouveaux missiles anti-missiles anti-missiles, nous n'hésiterons pas à renforcer la nôtre en construisant de nouveaux missiles anti-missiles anti-missiles anti-missiles, lalalèreu.» Et le chef du premier camp répond : «C'est çui qui le dit qu'y est», et la terre explose une bonne fois pour toutes. Donc, les adultes sont plus sérieux que les enfants.

Pierre DESPROGES
«Manuel de savoir-vivre à l'usage des rustres et des malpolis» Ed. du Seuil, coll. Point-virgule.







LA BAGNOLE C'EST L'IRRESPONSABILITE

«Je ne suis pas responsable, c'est les autres y, «je n'y suis pour rien» ou *«je pollue, peut-être mais je ne suis pas tout seul».* Phrases souvent entendues lors d'accidents pour *«expliquer»* sa part de *«responsabilité»* ou bien pour défendre sa bagnole.

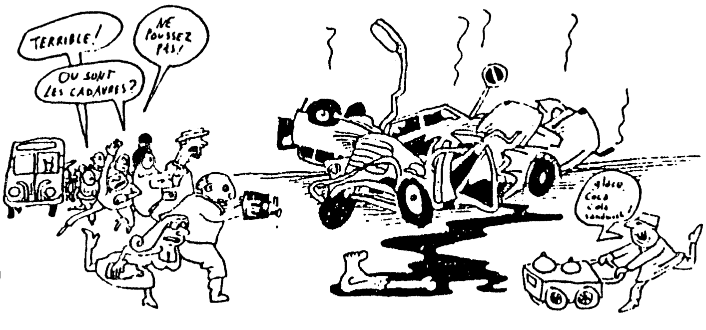
Après un accident, après le départ des ambulances, des forces de l'ordre et des ferrailleurs, le drame s'estompe, il semble disparaître dans les limbes... Dans la presse on peut lire *«sur telle Nationale, collision meurtrière, trois morts et quatre blessés graves transportés dans tel hôpital...».* Mais jamais la suite de cet accident quelques jours après : *telle personne blessée dans tel accident est morte des suites de ses blessures».* A croire que la souffrance humaine disparaît. A croire que c'est la seule tôle froissée qui intéresse, elle rappelle sans doute le dernier film policier vu à la télé dans lequel il y avait *«de si belles cascades»*[11]. La souffrance, elle, dans ce qu'elle a de quotidien, n'intéresse personne.

La principale discussion dans un centre de rééducation fonctionnelle (garni essentiellement de blessés de la route) c'est quelle bagnole va-t-on pouvoir se racheter en sortant parce que la sienne est foutue...

Lors d'un accident, devant l'étonnement qu'il puisse déjà se passer, l'aveuglement (ou la connerie ?!) pour la voiture est tel que jamais personne ne dira *«mais c'est dangereux une voiture !»* mais plutôt *«un piéton c'est dangereux», «la pluie c'est dangereux», «les arbres sont dangereux», «le carre four était dangereux»...* Et de mettre des barrières dites de sécurité, d'élargir la route, d'abattre les arbres[12]...

Les héros de notre société moderne sont toujours des héros qui foncent, au mépris des autres évidemment[13]. Que les petits crèvent, vivent les forts.

Tous les conducteurs semblent avoir une très haute opinion sur leur capacité à maîtriser leur véhicule. On ne comprend pas qu'il puisse mourir en France chaque jour 30 personnes et que 1000 autres soient blessées.



Alors pour expliquer cette contradiction (sur le mode *«les imbéciles c 'est les autres)* on fait appel à la *«minorité de maniaques»* . Ce sont eux (et eux seuls) dont on parle, parfois, dans les médias : celui qui ivre mort à tué quelques personnes. Pourtant c'est la vitesse (et de la majorité des 21 millions de voitures particulières, pas d'une minorité, hélas !) qui est le première responsable des accidents graves. C'est si facile d'aller vite, c'est si grisant, peut-être que l'on a l'impression de dépasser sa médiocrité et la banalité de sa vie.

11 : C'est oublier que les cascadeurs soin des *«professionnels»* pointilleux sur leur travail, car il y a va de leur vie - d'ailleurs et malgré cela il en meurt parfois.

12 : La délégation de la *«Ligue Contre la Violence Routière»* du Tarn annonce :
«Dans notre département des actions de la Ligue ont mené les pouvoirs publics à prendre quelques décisions spectaculaires comme : - abattage de 800 platanes en bordure de la nationale entre Albi et Castres...» Sans commentaires.

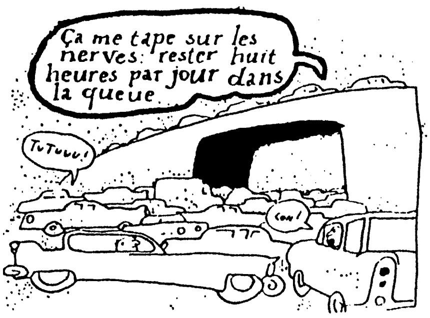
13 : Les héros *«bons»* comme sœur Thérésa ou l'abbé Pierre ont tellement un aspect si chétif que personne ne peut avoir envie de leur ressembler.

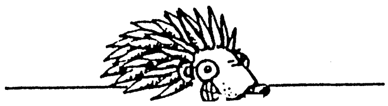


DES BESOINS DE TRANSPORT GONFLÉS

Nous n'avons pas encore parlé de la voiture-moyen de transport, alors que c'est son rôle, son but officiel. Un moyen de transport devrait être une possibilité d'ouverture, de communication *«réelle»* et *«facile»* entre les gens, mais en fait l'aspect social majeur de la bagnole, le plus facile à percevoir, est l'isolement, la fragmentation.

Elle est le triomphe de la propriété privée individuelle, considérée par la plus grande part de la population et ce dés l'enfance comme signe à la fois de *« réussites »* et d'émancipation. L'être n'est réellement que s'il se surajoute des possessions matérielles et humaines (mariage, enfants) dont il ne voit pas le côté aliénant et le coût que cela entraîne dans sa vie (énergie, liberté, temps...).





L'automobiliste, doublement maltraité, lui qui travaille pour aller travailler, est directement contrôlé par la police dans ses moindres agissements. La voirie est son immense camp de travail soumis à l'arbitraire vexatoire de corps spécialisés de répression. L'automobiliste, redouté comme meurtrier potentiel, illustre parfaitement le modèle humain d'une société décadente : soumis et agressif, démuni et avide de domination, minable et narcissique, il lui manque deux qualités dans l'usage de sa machine, l'urbanité et la maîtrise. Il n'existe en effet que comme le représentant de la chose qu'il fait circuler. Isolé dans sa machine, c'est seulement un rapport fonctionnel entre les choses qui revêt pour lui la forme fantastique d'un rapport entre les hommes. Pourtant il a confiance dans l'avenir et croit au progrès avec la même fermeté qu'il conduit, c'est-à-dire jusqu'à la catastrophe statistiquement inévitable.(...)

Mais comme dans toutes les religions, ce qui compte c'est le rite et non le résultat, sinon celle-ci se serait déjà effondrée devant cette simple constatation: la vitesse de déplacement *moyenne* du citadin motorisé est de l'ordre du double de celle d'un piéton, mais si l'on ajoute à ce temps de déplacement, le temps socialement nécessaire à produire ce qui le permet, on arrive à une vitesse *globale* moyenne de déplacement nettement inférieure à celle de l'homme du paléolithique. Un tel résultat objectivement dérisoire devrait légitimement troubler l'usager et le planificateur si une quelconque objectivité constituait un critère de jugement dans cette société. On sait qu'il n'en est rien. Et ce qui pourrait prêter seulement à sourire devient moins drôle quand on constate que pour en arriver là, il a fallu bouleverser de fond en comble le territoire urbain et rural.

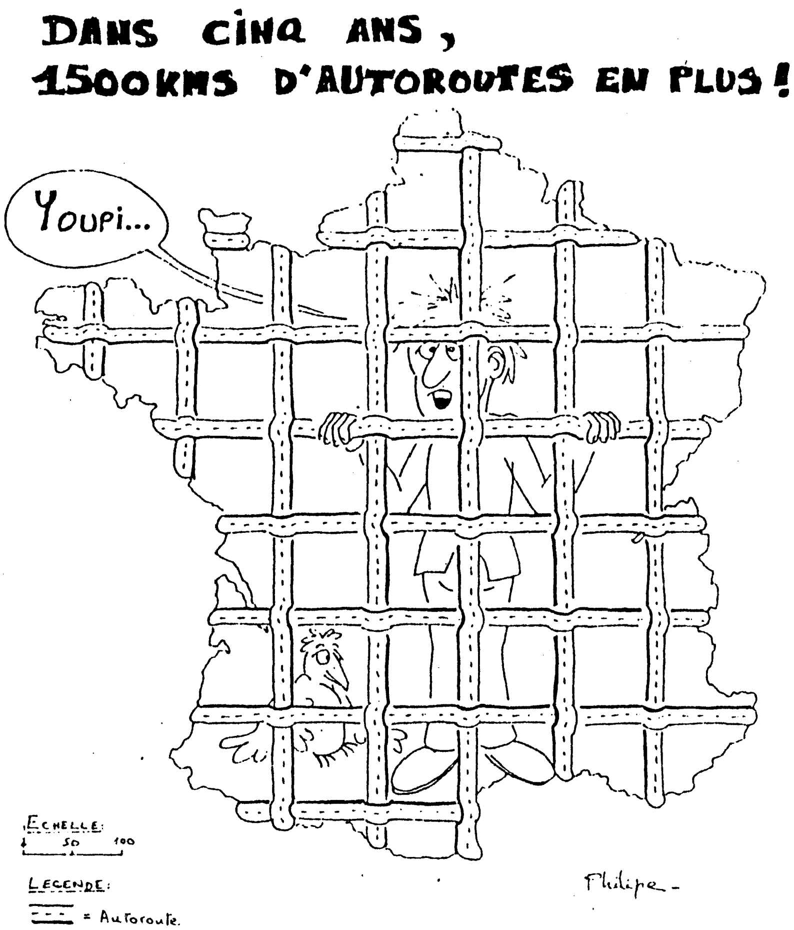
(Extrait de l'article «Aberration». *Encyclopédie des nuisances,* n° 7. mai 1986)

Cité de MA**,** numéro 11 ,mars 1987.

En acquérant, la personne se positionne à un niveau supérieur, elle s'auto-mutile pour posséder; et cela va plus loin que le simple système argent. Se déplacer devient tellement cher payé (par le temps de travail pour payer sa bagnole, l'entretenir, le temps passé dedans, à côté, souci causé, ...) que cela entraîne fort naturellement une frustration. Que la bagnole calme. Peut-on annihiler le dégoût d'un enfant pour un traitement médical désagréable par le don d'un jouet? On dévie partiellement son attention pour pouvoir continuer son traitement... Mais aussi à tout âge: nous te permettons de trimer et de souffrir toute ta vie, pour ne pas crever de faim, et si tu es sage tu auras une auto! La douleur n'est pas supprimée, la liberté n'est pas rétablie.

L'utilisation massive de la bagnole entraîne et rend nécessaire toute une infrastructure routière et autoroutière, mais aussi entraîne un mode de vie qui pour se poursuivre nécessite la bagnole. Par exemple les grandes surfaces en périphérie des villes, le travail et l'habitat largement distants, deux habitations, une en ville pour la semaine et l'autre à la *« campagne»* pour les week-ends... C'est pour cela que nous ne souhaitons pas que quoi que ce soit *« remplace»* la bagnole, il s'agit ici de vivre autrement.

Posséder une bagnole n'est pourtant aucunement nécessaire pour vivre : on peut déménager, partir en vacances, se promener, voir des amis autrement qu'en possédant une voiture individuelle. En cas de besoin particulier, on peut louer une voiture, et il existe des trains, des bus, le vélo ou la marche.



Mais si tel couple de retraités habite la campagne loin des villages, centres de soins, de communication, c'est parce qu'il y avait la bagnole au départ qui le leur permettait. Et après si dans ce couple il n'y a que le mari qui conduit cela pourra causer de grands problèmes s'il en devient incapable, s'il est malade ou s'il meurt.

L'on oublie aussi de dire que les personnes âgées, les familles nombreuses, les handicapés, personnes qui auraient vraiment besoin d'un transport individuel, n'ont pas souvent, eux, de bagnole. Les handicapés et les vieux ne peuvent souvent pas sortir, justement à cause des bagnoles des autres. Il y a aussi l'armada des bagnoles et des camions des artisans; elles ne forment pourtant que 13 % du total. Avoir une bagnole leur est nécessaire, disent-ils, c'est leur outil de travail. Le vélo à remorque, ou le triporteur, pourraient aussi être des outils de travail. Mais imaginerait-on un artisan *«sérieux»* en triporteur? Voilà la modernité obsédante de notre société qui revient



PETIT HISTORIQUE DE LA CONQUETE BAGNOLIST1QUE

Après quelques essais infructueux dès le XVIIIème siècle pour faire fonctionner des engins autonomes sur roues, tel le Fardier de Cugnot qui s'emballa et tua plusieurs personnes en 1770, l'automobile telle que nous la connaissons vit le jour à la fin du siècle dernier.

Il s'agissait alors d'engins légers, souvent sur-motorisés au vu de leur résistance, à but sportif ou de prestige pur. L'auto, sur des routes de terre ou d'asphalte, ne pouvait rivaliser avec le train, ni par la vitesse, ni par les capacités, ni par l'accès à la population. En fait, jusqu'en 1940, l'automobile fut perfectionnée en fonction des besoins réels de liaison chargée sur de petites distances, à petite vitesse, c'était un moyen de transport léger et d'appoint là où le rail connaissait ses limites (force de traction de la vapeur et des premiers autorails insuffisante surtout en terrain accidenté).

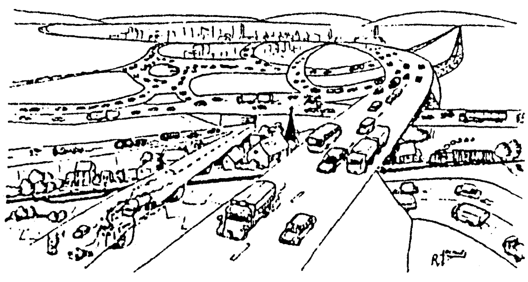
En fait, la bagnole ne se développa qu'après 1950. L'Europe, moribonde après la guerre, se releva très vite et construisit une société de consommation qui fut, juste avant la première crise pétrolière, à deux doigts de dépasser (avec certaines spécificités) son modèle: les Etats-Unis. Pour une telle société qui voulait prôner l'Homo economicus dans un libéralisme total, et en oubliant tout passé communautaire, les transports publics ne pouvaient pas être une priorité face à ce que le pouvoir commençait à considérer, avec raison, comme un extraordinaire soutien à sa politique sociale :, l'automobile pour tous, individuelle, massive, sortant de la simple utilité pour gagner la sphère du fait de société, de la valeur. L'offre fut donc diversifiée, touchant le plus de classes possible, le produit lui-même fut érigé en valeur de réussite, en image de liberté racoleuse, en raffinement de confort (comme un petit chez soi), en augmentation de la puissance ; de cette époque datent les immenses migrations automobiles saisonnières (et meurtrières).

Très vite, sous le gaullisme triomphant, les plans d'autoroutes, de rocades, de parkings géants, et autres manifestations de la civilisation automobile furent dressés et mis en œuvre. L'avenir était rosé pour ce merveilleux moyen de déplacement, tout au plus la sécurité routière, dépendante de la gendarmerie, s'inquiétait-elle un peu du nombre de victimes (humaines — on n'allait quand même pas s'occuper des animaux) en instaurant difficilement des limitations de vitesse faites pour être franchies puisque la puissance des autos n'était pas bridée.

Aujourd'hui la folie automobile continue.

URBANISME ET AUTOMOBILE

Une telle quantité de bagnoles nécessita une transformation urbaine énorme. Les centres des anciennes villes n'étaient guère destinés à recevoir des flots de voitures, et l'engorgement survint dès les années 1950. On commença à y répondre par des aménagements ponctuels, supposant souvent des destructions et des déplacements d'habitants. Puis, comme l'insuffisance de ces travaux sautait aux yeux, l'on commença à créer des espaces *«bagnolicoles »*. Le premier exemple, alors qu'apparaissaient les premières autoroutes, en France, fut la *«cité nouvelle»* dans le genre de Sarcelles, striées de voies interdites aux piétons et cyclistes, de garages et de parkings. Depuis, on a un peu repeint en vert et aéré le modèle initial, mais la construction de toutes les villes nouvelles nous le montre:



Cherchez bien, le petit train roule encore!

Le trajet du pétrole est inséparable en ses lieux d'élection de la dégradation de la qualité de l'environnement.

C'est le cas des puits, des pipelines, des raffineries, des pétroliers, des installations portuaires, des camions citernes et des stations service.

La route qui se déroule sous les pneus des véhicules est un mal encore plus affligeant car l'accord entre les bandes de goudrons et la végétation, le ciel ou l'eau est impossible. C'est la laideur du bitume à proximité des plages avant que la marée noire de quelque Amoco Cadiz ne vienne de la mer.

La goudron funèbre est la strate ultime de l'apport contemporain à la glaise antique, arriérée, qu'il fallait dépasser, masquer. Jadis, il n'y avait pas une route semblable. On trouvait sur les chemins de fortune plus ou moins de caillasses, de creux, de bosses, un peu d'herbe. En aucun lieu la couleur du sol n'était la même. D'une région à l'autre, quand ce n'était pas de village en village, on voyait varier la palette complète des bruns et des ocres. Les déplacements humains non mécanisés ne soustrayaient pas le chemin à sa ruralité, le sentier restait presque un sillon cultivable au même titre que ceux des champs traversés.

La route moderne équivaut au linoléum sorti des appartements des HLM qui poursuit sa progression foudroyante sous tous les cieux se livrant à une sorte de plastification de la terre, d'où sont . issus les bêtes et les hommes.

L'influence de l'automobile rend le monde homogène : voitures, pneus, stations-service, routes, parking sont les mêmes partout, à Paris comme à Dakar à Los Angeles comme à Pékin. La route engendrée par le déroulement caoutchouteux des pneus est en train de noyer dans le noir du goudron ce qui avait pu naître de distinct.

Il n'y a rien de plus atroce que les périphériques de Paris ou de Rome, circuits hors d'échelle hissés à vingt mètres au-dessus du sol qui emprisonnent les deux capitales. Tout espace offert à l'automobile est lugubre, policé. Quel luxe intérieur au véhicule pourrait faire oublier que la voiture suppose des lieux quasiment militarisés ? Habitants et piétons le savent bien qui regardent accablés les tonnes de béton qui barrent le ciel.

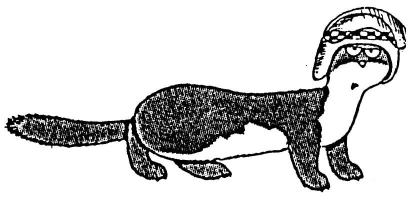
Je suppose que l'automobiliste s'y découvre bien en un lieu d'épouvanté lorsque, n'avançant plus à 18 h sur le périphérique, il est contraint de regarder ce qui l'entoure.

Yves **BERNABEU** *«Le procès du Paris-Dakar»* Ed. Chiron — Terre d'Afrique

la bagnole y est reine. On ne peut du reste guère y entrer et en sortir autrement, sinon par des transports en commun...

Les autoroutes, constructions prévisionnelles du *«développement»* d'une région, amènent avec elles un urbanisme «à *la campagne»*, où les immigrants d'autres régions et des citadins chassés par la dégradation de leur cadre de vie viennent se fixer. Dans ces villes nouvelles, les manques de transports en commun, sous-étudiés, en retard sur l'urbanisation sauvage, rend *« nécessaire »* la possession d'une bagnole (et parfois de deux).

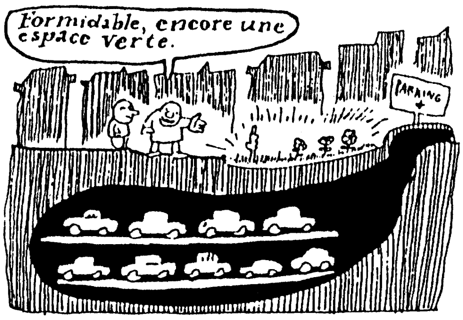
On peut s'interroger sur cette *«nécessité»* lorsque l'on sait que dans Paris, seule ville réellement bien desservie du pays par les transports en commun à tous rayons d'action (ce qui n'est pas le cas des cités de banlieue), seulement 46 % des habitants ont une voiture. Mais oui! Et pour les longs voyages, plus de la moitié d'entre eux prennent le train...



LA NATURE POLLUEE

Les automobiles produisent des quantités de déchets. Certes, notre société en produit à bien des niveaux et ce que rajoute la bagnole semble se « *noyer»* an la masse. Il serait faux de croire que la pollution n'est due qu'à des industriels (par *«définition»* peu consciencieux de l'environnement), elle est due à tout le monde ; et les quantités incroyables de lessives rejetées dans les fleuves et les rivières provoquant l' *« eutrophisation»*[14] le montrent bien. La bagnole de par son nombre provoque une pollution immense[15].

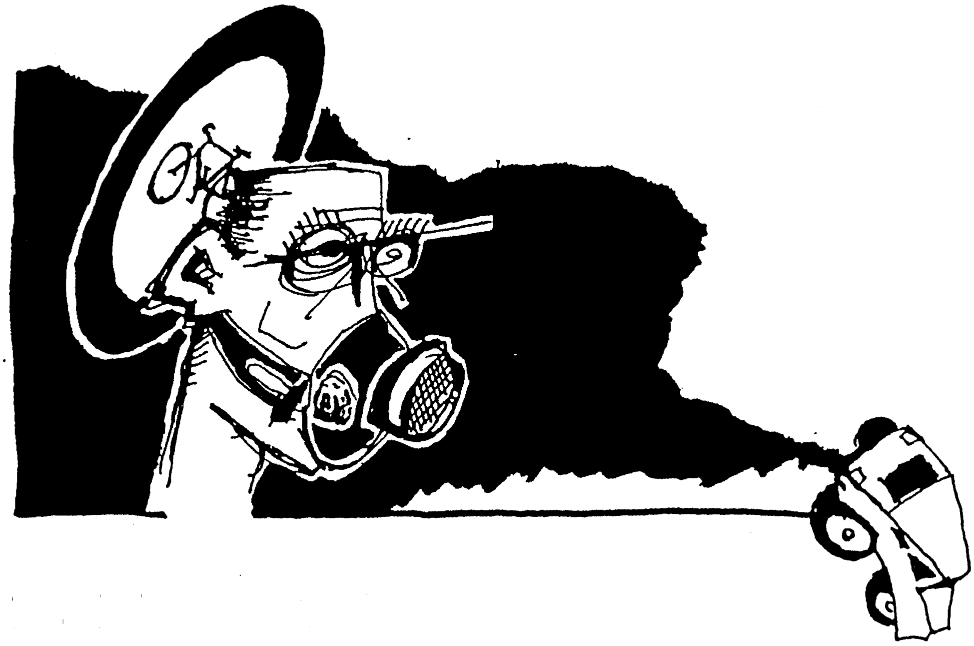
Par les déchets directs : les gaz (l'oxyde et le monoxydes de carbone, les oxydes d'azote, les hydrocarbures, le plomb...). Ces rejets dans l'atmosphère participent grandement au phénomène des *« pluies…*



La voiture a entraîné un gâchis de l'espace disponible. L'homme qui aime, parle, écoute, apprend est prisonnier de l'univers de l'automobile. La route n'est plus le chemin qui mène d'un lieu de vie à un autre. L'espace circulatoire cerne, étrangle l'espace habitable qui s'élève en pousses poursuivant en altitude un vain espoir de salut. L'entreprise de travaux publics Bouygues possède un sigle publicitaire en forme de huit qui exprime tout à fait l'encerclement étouffant, pythonien auquel se livrent les routes envers les collines et les bois.

Le piéton rase les murs. Le plaisir de la promenade lui est interdit par la nécessité où il se trouve de hacher son parcours en vue de faciliter le passage de la voiture reine. Voici un homme qui marche au rythme du clignotement des feux en empruntant des passerelles et des souterrains. Voici un homme qui dans le centre d'Epinay-sur-Seine effectue un parcours de rat de laboratoire qui le mène, sans coup férir, de sa porte à la caisse du super-marché. L'astuce suprême étant d'avoir enfermé dans un même gigantesque bunker les habitations et les commerces, tandis qu'à l'extérieur gravitent, souveraines, les voitures en flots ininterrompus.

Yves BERNABEU
«Le procès du Paris-Dakar» Ed. Chiron — Terre d'Afrique



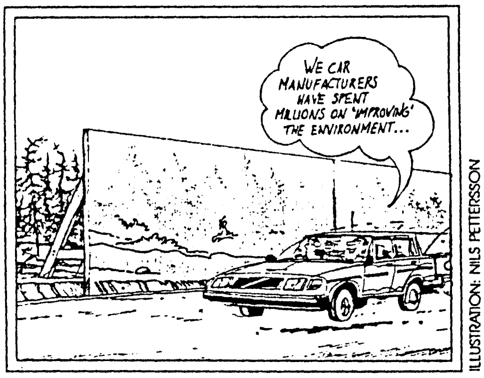
acides » qui désertifient les forêts européennes et nord-américaines[16] mais acidifient aussi les lacs (la vie peut être totalement supprimée dans un lac acide, en Scandinavie un tiers des lacs sont stériles au moins pendant une période de l'année).

Mais aussi par des déchets indirects : les huiles de vidange qui s'infiltrent dans le sous-sol et polluent les nappes phréatiques. Les vieux pneus dont ne sait que faire. Chaque année c'est près de deux millions de véhicules qui se retrouvent à la casse -- mais les nouveaux matériaux, les nouveaux alliages et beaucoup de plastiques ne sont pas recyclables, il ne reste plus qu'à en faire des tas ou bien à les enterrer.

Les déchets sont aussi liés aux industries du pétrole (voir encadré), de la construction...

L'action de ces polluants se combinant à d'autres ont un effet *extrêmement difficile à cerner*. Même l'évaluation des dégâts effectifs ou plus encore de l'évolution *«probable* » de la pollution échappe pour le moment aux analystes. Mais les résultats visibles sont là **: la forêt meurt.**

Certains pays, comme la Suisse, craignent beaucoup de cette disparition. Ce n'est pas que l'effet de leur attachement à un élément de leur patrimoine, il s'agit pour eux d'une menace directe. En effet les montagnes déboisées sont beaucoup plus sujettes aux avalanches…



Nous, constructeurs d'automobiles, avons dépensé des millions pour l'«amélioration» de l'environnement...

Il y a aussi la pollution par le bruit.

La construction des routes goudronnées perturbe grandement l'écoulement des eaux. Les dégâts causés par les autoroutes frappent peut-être plus les imaginations, pourtant ils ne sont qu'un peu plus « *brutaux*» — car il s'agit d'installer de toute pièce une nouvelle route très large.

Les routes gênent beaucoup les migrations ou les déplacements d'animaux, par exemple celle des crapauds vers les mares.

Et puis il n'y a pas de statistiques pour ces «*choses*» écrasées que sont les limaces, les hérissons, les chats, les chiens et les innombrables oiseaux, sans compter les insectes qui ont *la faute de goût* de salir les pare-brise avec leurs cadavres. Et toutes ces «*choses*» ne meurent pas toujours tout de suite et les automobilistes *leur apprennent souvent ce qu'est une longue agonie.*

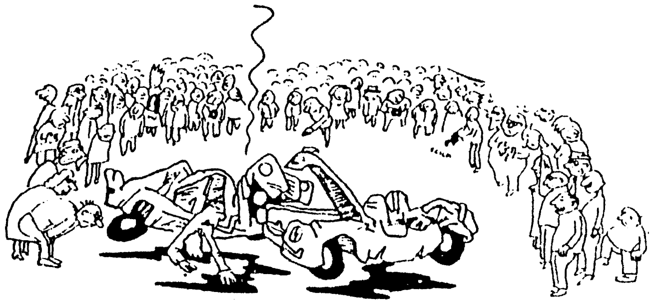
Il est difficile d'en être solidaire dans une société où leur valeur se chiffre en F/kg. Mais c'est aussi dans le souvenir de nos chats écrasés — et les chats, à eux seuls doivent certainement payer un tribut bien plus lourd que tous les humains — que nous sommes contre la bagnole.

14 : C'est la dégradation d'un lac par excès de matières nutritives.

15 : Nous ne contestons pas la qualité technique de la bagnole, nous croyons qu'elle est une relative réussite technique et qu'elle est relativement fiable. Mais c'est sa prolifération et son utilisation qui est mère de tous les maux que nous dénonçons. Une voiture solaire ou à «*eau*» qui aurait la même place dans cette société produirait les mêmes effets.

16 : RFA : 52 % de la superficie totale des forêts atteintes. En Suisse : 34 %, aux Pays-Bas : 50 %... (Chiffres tirés de « *L'Atmosphère de l'Europe, l'environnement de l'Europe»,* rapport du Conseil Ministériel Nordique





La rue, la route :
C'est déjà l'école.

J'apprends à réfléchir.

A la maison, mes parents me disent ce qu'il faut faire et ce qu'il ne faut pas faire. A l'école, j'obéis au maître ou à la maîtresse. Mais sur le chemin de l'école, je suis libre. Cela ne veut pas dire que je peux faire n'importe quoi sans réfléchir.

Pour bien profiter de la liberté il faut apprendre à s'en servir. La liberté est la récompense de la sagesse, il faut la mériter.

La liberté, cela se partage, chacun a droit à une part égale. Celui qui en prend une trop grosse part diminue celle des autres.

Pour que tout le monde ait sa juste part de liberté, il faut que chacun obéisse à la règle qui rend facile ce partage.

Je veux être juste. Je sais pourquoi j'obéis et j'en suis fier. Je ne veux pas qu'il arrive un malheur par ma faute. Je suis donc assez raisonnable pour me conduire tout seul dans la rue et sur la route, comme une grande personne.

J'apprends à observer.

1er exercice :
— Je regarde attentivement les dessins de cette page pendant deux ou trois minutes.

Pour toi qui vas à l'école.

... Lis attentivement les conseils que nous te donnons. Tu y verras que chacun de nous a des droits, mais aussi des devoirs, et dis-toi bien qu'un homme de cœur fait toujours passer son devoir avant son droit...

Bientôt, à ton tour, tu prendras le volant d'une voiture et, soit pour ton travail, soit pour ton plaisir, tu parcourras notre beau pays. Grâce à ta parfaite connaissance du Code, tu seras prudent sur la route, courtois envers les autres, discipliné vis-à-vis de toi-même. Ainsi tout le monde te respectera et t'estimera...
Je te serre la main.

Le Président Départemental de
La Prévention Routière

Extraits du très édifiant : *«La Prévention Routière jeunesse : Discipline,* années 60. *prudence, courtoisie, entraide»*.

En Médiatie, deux territoires peuvent avoir reçu le même nom sans se recouvrir du tout s'ils ont été traités différemment à l'image. Nous avons un Sahel avec bolides et sans miséreux et un Sahel avec des déshérités mais sans voitures. Deux Sahel qui flottent en Médiatie sans même avoir de frontières communes.

Et pourtant, pour certains ce sera peut-être une grande nouvelle. Ces deux Sahel n'en sont qu'un seul et même qui peut donc quitter la Médiatie et redescendre sur terre. C'est bien dans le Sahel des crève-la-faim que Sabine a lancé ses troupes bien nourries. Et dans un vrai Sahel.

Que les gens du rallye n'aient pas reculé devant l'idée de frôler en ne manquant de rien, ceux qui manquent de tout ne suffit-il pas déjà à condamner leur entreprise ? Ne sont-ils venus que pour ajouter la sécheresse de leur cœur à celle du sol ? A moins que, même les concurrents, que même Sabine, sans penser à mal — mais alors le mal serait encore plus profond — aient continué de croire, bien que présent sur place, que le Sahel de la survivance était en Médiatie.

Ainsi comment ne pas penser que le Dakar serait irréalisable sans un rapport de domination de l'Afrique par l'Europe établi de longue date ? Le Dakar n'existerait pas sans les précédents de l'aventure missionnaire, de l'esclavagisme, de la colonisation.

Alors la troupe du rallye pousse dans les contrées les plus reculées sa campagne promotionnelle. Elle file vite pour faire illusion, suggérer. On exhibe les articles à cent kilomètres/heure. Le produit apparaît mal mais laisse penser beaucoup.

Il ne faut pas s'attarder car la supercherie serait vite dévoilée. Le commando de représentants aurait bien du mal à cacher le caractère polluant qui accompagne la société industrielle dont sont vantés les mérites. Dès que la course s'arrête, lors de bivouacs, apparaissent les détritus que les Africains devront se payer aussi lorsqu'ils passeront marché avec nous.

Il ne devrait pas échapper aux spectateurs qu'un occidental a toujours quelque chose à vendre et qu'il est toujours plus ou moins vendu comme peuvent l'être les concurrents qui leur sont exhibés. Vendre, se vendre, acheter c'est le nouveau moyen imaginé pour conclure sans armes la colonisation inachevée.

Mais il faut tout de même que cet ethnocide mis en route par une opération commerciale dispose des anciens moyens d'intimidation. La caravane publicitaire gagne donc beaucoup à s'apparenter à une équipée militaire. Car, s'il s'agit de séduire, on n'exclut pas de forcer un peu la vente aussi.

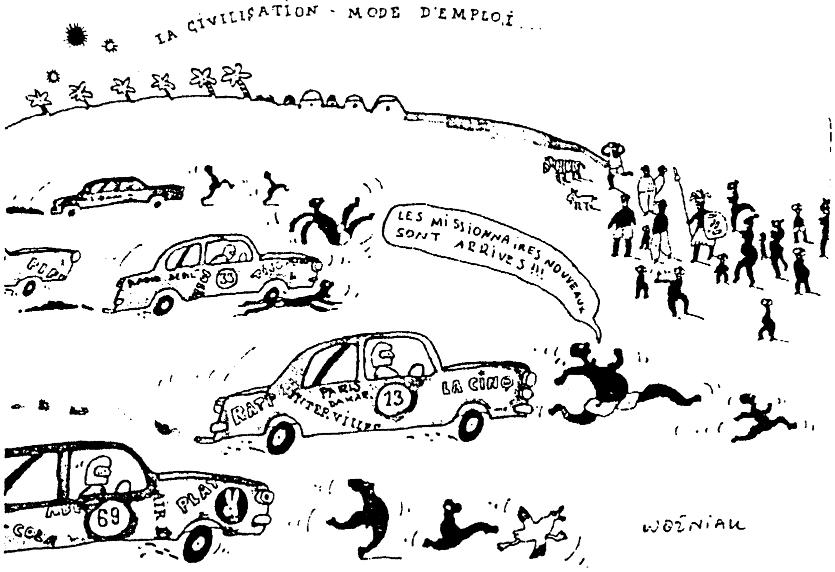
Ces camelots motorisés n'ont encore rien à vendre sur place. Pour l'instant, ils prêchent le développement occidental par l'exemple. Il n'y a qu'à les voir. Us font la preuve chaque jour qu'ils sont les ambassadeurs d'une société développée en brûlant 60 000 litres d'essence.

Enfin, le Dakar montre la voie du développement de l'automobile, ce qui serait une erreur. La voiture, en effet, est elle-même une publicité pour le mode de vie urbain, pour la ville d'où elle provient. Elle crée la tentation de quitter le village pour les grandes agglomérations. De plus, l'automobile, par les routes qu'on lui construit, rend possible cet exode auquel elle invite.

Des milliers de gens viennent s'entasser autour des grandes villes pour connaître des conditions de vie encore plus précaires. Les systèmes traditionnels d'entraide, de partage et de production qui assuraient le minimum vital et l'intégrité psychologique et culturelle aux individus volent en éclats dans les bidon-villes où aucun revenu ne vient compenser l'abandon d'un environnement où ils trouvaient au moins de quoi subsister.

Yves BERNABEU

«Le procès du Paris-Dakar» Ed. Chiron -- Terre d'Afrique



NOTRE CONCLUSION

Le peu de cas que les tribunaux font des meurtres automobiles sont significatifs de l' acceptation générale de la domination de la bagnole[17], mais nous ne réclamons pas des condamnations plus sévères. Nous ne réclamons pas des limitations de vitesse. Si les automobilistes ne respectent même pas celles qui existent déjà — et qui sont pourtant très élevées — c'est qu'ils ne peuvent pas, ne savent pas ou ne veulent pas respecter ni eux-mêmes ni les autres, ni la vie, ni les choses.

La bagnole est un symptôme, elle est aussi une cause, car en se rendant indispensable, en transformant la Terre à son image, elle tend à interdire de vivre autrement que dans l'état d'esprit qui l'a engendrée.

On ne rend pas les gens responsables par les règlements et les tribunaux. Pour trop de gens la loi et l'opinion publique ont pris la place de la réflexion personnelle, de la tentative de réflexion indépendante sur ce qu'il est bon ou mauvais de faire.

Pour nous, les automobilistes sont responsables de leurs actes. Nous ne voulons nous adresser ni à l'Etat, ni aux élus, mais aux automobilistes, qui achètent leur voiture, qui prennent leur voiture, qui polluent et qui tuent. L'Etat et les tribunaux, en réprimant et en limitant ne pourraient que donner un habillage moins scandaleux à ce qui nous fait pleurer: l'état d'esprit des gens.

Pour nous, dire que les automobilistes sont responsables de leurs actes n'est ni un appel à la répression ni une tentative de culpabilisation. C'est que nous ne voulons pas les mépriser; nous voulons les considérer comme des gens libres. Malgré eux ? voilà notre problème.

17 : Les meurtres automobiles sont amnistiés à chaque élection présidentielle comme les vols de mobylette. Tuer en bagnole est bien moins mal vu par la population que voler une bagnole.

David, Jean-Louis, Philippe, Valérie et Yves ont
réalisé cette plaquette.
Ils l'ont conçue, écrite, composée, montée, imprimée (et pour un peu fabriqué le papier) entièrement eux-mêmes. Ils ont été très courageux.

POUR ECRIRE AU :

REGROUPEMENT D'OPPOSANTS A LA BAGNOLE

Yves Bonnardel,
20 rue Cavenne,
69007 LYON

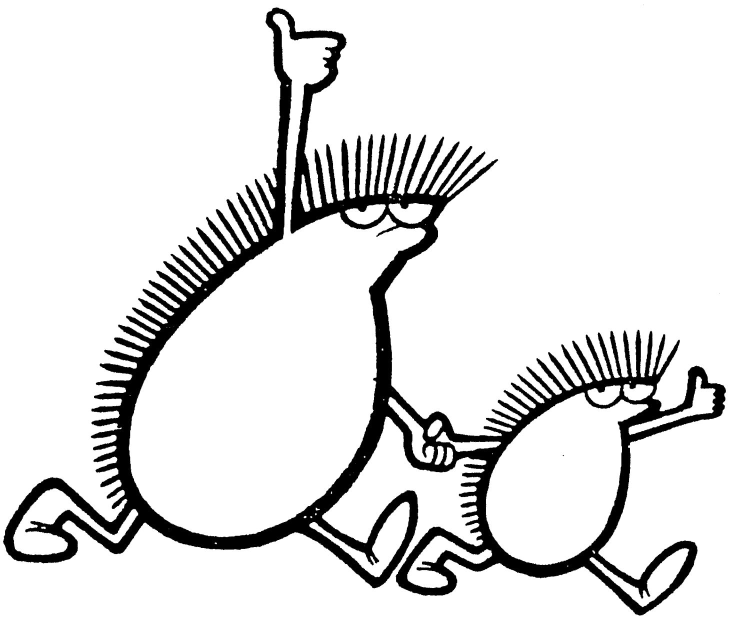


Les dessins illustrant cette plaquette ont été honteusement pillés dans :

— La Hulotte : pp. 2,4, 7,11 et 24.
— Naturvardsverket, *«le droit de tous à la nature»* : pp. 5 et 6.
— MA: pp. 3, 14,17,18 et 19 bas.
— Les dossiers du Canard enchaîné, « *Le jeu de l'auto» :* p. 21.
— Binet, *«Les Bidochons, usagers de la route» '.* pp. 8 et 9.
— Wilhem, *« La crise illustrée» :* pp. 10,12,16, 19 haut et 22.
— Silence, n° 93 : p. 13.
— Combat Nature, n° 44 : p. 15.
— «Acid Magazin» : p. 17.

pour la bagnole

Rien.



Regroupement

d Opposants

à la Bagnole

octobre 1987